

Список использованных источников:

1. Абеева Э.М., Особенности учета расчетов с персоналом по оплате труда в безналичной форме, [Электронный ресурс]. –2014. - URL: <https://moluch.ru/archive/80/14399/>
2. Библиофонд, Расчеты пластиковыми картами, [Электронный ресурс]. – 2014. - URL:<https://www.bibliofond.ru/view.aspx?id=733057>
3. Руспрофиль, ООО «Дельрус-Самара», [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.rusprofile.ru/id/5896853>
4. Сбербанк, Быстрая и удобная инкассация для бизнеса, [Электронный ресурс]. – 2019. - URL: https://www.sberbank.ru/ru/s_m_business/bankingservice/inkass?utm_source
5. Сбербанк, Публичные тарифы за зачисление средств и обслуживание карт в рамках договора, [Электронный ресурс]. – 2019. - URL: https://www.sberbank.ru/common/img/uploaded/files/pdf/s_m_business/
6. Центральный банк РФ, Количество платежных карт, эмитированных кредитными организациями, по типам карт, [Электронный ресурс]. – URL:https://cbr.ru/statistics/p_sys/print.aspx?file=sheet013.htm
7. HH, Работа кассиром в Самаре, [Электронный ресурс]. – URL:<https://samara.hh.ru/vacancies/kassir>

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В РОССИИ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

Ю.А. Черных, С.С. Баргатина
Научный руководитель В.П. Жукова

Актуальность данной работы заключается в том, что на данный момент воздушный транспорт является жизненно необходимым для определенных

регионов России, а также оказывает большое влияние на экономику страны. Таким образом, задача развития и повышения конкурентоспособности воздушного транспорта России определяется как стратегическая.

Основные проблемы гражданской авиации в современной России:

1. Концентрация основной массы перевозок на небольшом количестве компаний

Наибольший объем перевозок (около 60%) осуществляется группой компаний «Аэрофлот», в которую входят «Аэрофлот», «Россия», «Победа» и «Аврора». Другим авиакомпаниям сложно пробиться на рынок в условиях жесткой конкуренции, новые же и вовсе образуются крайне редко и почти никогда не достигают успеха.

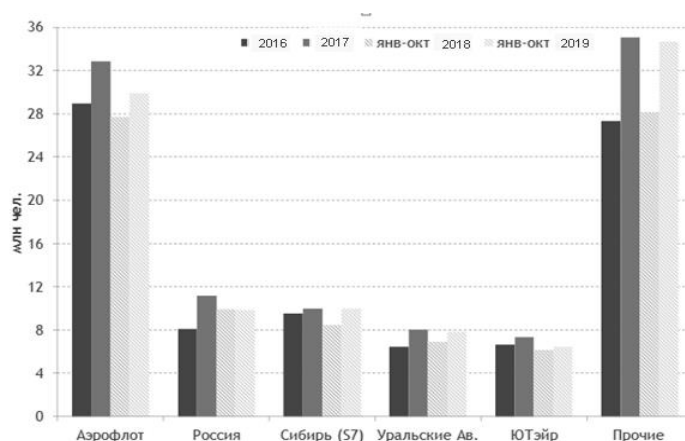


Рисунок 1. Объёмы перевозок Российских авиакомпаний.

2. Концентрация внутренних перевозок вокруг крупных узловых аэропортов

Московский авиаузел и аэропорт Пулково обслуживают не менее 46% от общего пассажиропотока аэропортов России каждый год. В составе группы «Аэрофлот» был открыт дополнительный аэропорт «Жуковский» в Раменском, в ряде областных городов произошла частичная передислокация пассажиропотока: в аэропорту Уфы (+30,5), а также аэропортах Пашковский в Краснодаре (+21,8%) и Толмачево в Новосибирске (+20,5%), что в масштабах нашей страны незначительно.

Таблица 1. Пассажиропоток аэропортов России

	Крупнейшие аэропорты	2014	2015	2016	2017	2018	1 пол. 2018/1 пол. 2019, %
1	Шереметьево (Москва)	29	31,3	31,3	33,7	39,6	13,1
2	Домодедово (Москва)	30,8	33	30,5	28,5	30,7	-1,6
3	Внуково (Москва)	11,2	12,7	15,8	13,9	18,1	19,8
4	Пулково (Санкт-Петербург)	12,9	14,3	13,5	13,3	16,1	11,3
5	Сочи	2,4	3,1	4,1	5,2	5,7	11,8
6	Кольцово (Екатеринбург)	4,3	4,5	4,2	4,2	5,3	17,7
7	Толмачево (Новосибирск)	3,6	3,8	3,6	3,9	4,8	20,5
8	Пашковский (Краснодар)	2,9	3,4	3,1	3	3,5	21,8
9	Уфа	2,2	2,4	2,3	2,3	2,8	30,5

3. Проблема возможности обновления парка воздушных судов.

Произведенные в России самолеты не отвечают современным стандартам и требованиям. Авиакомпании отдают предпочтение иностранным лайнерам, прописывая самолеты в «авиаоффшорах» для того, чтобы избежать таможенных пошлин и налогов в России. Приобретая самолет в собственность в России, помимо стоимости самого самолета необходимо еще заплатить таможенную пошлину в размере 10% от его цены и 20% налога на добавленную стоимость (НДС). Государство позволяет компенсировать часть затрат. В частности, перевозчик не уплачивает НДС с билетов до тех пор, пока не получит сумму, потраченную на налог с самолета. Но на возврат потраченного требуется более пяти лет.

4. Уменьшение сети аэродромов путём перевода их в статус взлётно-посадочных полос.

Снижение статуса происходит по следующим причинам:

- сокращение авиационных перевозок из-за отсутствия необходимого субсидирования, необходимого для поддержания надлежащего состояния;

- отсутствие средств на сертификацию аэропортов.

Данные меры применяются в целях упрощения сертификации аэропортовой деятельности, что значительно уменьшает пассажиропоток.

5. Дефицит пилотов гражданской авиации.

Обучение пилотов происходит на отечественных самолетах (марки Як, Ан), что не позволяет выпускникам после окончания учебы сразу сесть за штурвал иностранных авиалайнеров, которые составляют 70% флота авиакомпаний. По окончании летного училища выпускник получает лицензию коммерческого пилота (CPL), означающую, что пилот обладает теоретическими знаниями и навыками, достаточными для пилотирования коммерческого самолета, но не имеет необходимого количества часов налета. В нашей стране всего три учебных заведения высшего образования, что не удовлетворяет и 35% спроса на специалистов данной отрасли.

Меры, принятые Правительством РФ для улучшения ситуации:

- В 2018 году на программу субсидирования авиаперевозок было выделено 3,8 млрд рублей. В ноябре 2017 года были внесены изменения в правила предоставления субсидий организациям воздушного транспорта, которые предусматривают круглогодичное субсидирование авиаперевозок на Дальний Восток, в Симферополь и Калининград, а также включение членов многодетных семей в категорию граждан, которые могут пользоваться услугами перевозки по субсидируемым маршрутам.

- До 1 января 2025 г. действует нулевая ставка НДС на авиаперевозки в регионы Дальнего Востока, Калининградской области Крым как мера, необходимая для развития транспортной инфраструктуры внутри регионов и повышения их транспортной доступности.

Имеющиеся проблемы носят широкомасштабный характер, поэтому принятых мер недостаточно для улучшения положения в гражданской авиации России.

На наш взгляд, внедрение следующих предложений будет способствовать уменьшению и частичному решению проблем:

1. Дополнительно открытое направление в ВУЗе за год способно выпускать до 70 пилотов гражданской авиации. Обучение специалиста в течение 5 лет обходится в 1 млн. руб., что является непосильным для многих студентов. Увеличение количества бюджетных мест или снижение стоимости обучения может решить проблему нехватки кадров.

2. На сегодняшний день, получая диплом пилота гражданской авиации, необходимо иметь 70 часов налета. 40 из которых студенты получают на практических занятиях в ВУЗе, 30 часов приобретается за собственные средства в частных школах. Стоимость 1 часа - 12 тыс. руб.

3. Обновление парка воздушных судов посредством лизинга у иностранных партнеров, так как производство новых отечественных лайнеров, таких как SJ-100, не рентабельно и не отвечает мировым стандартам.

4. Открытие не новых, а поддержание уже имеющихся аэропортов. Денег, выделенных государством на строительство нового аэропорта хватило бы на ремонт и дальнейшую эксплуатацию 5 аэропортов в среднем на 15 лет, отсюда последовало бы и увеличение пассажиропотока.

Вышеперечисленные меры способны решить проблему развития гражданской авиации путем сокращения нехватки кадров, обновления парка воздушных судов, передислокации пассажиропотока.

Список использованных источников:

1. Морозова В. Ю. Проблемы воздушного транспорта России / Вестник транспорта. 2018. №9. С. 29 – 31.
2. Сиднева И. Е. Проблема готовности будущих пилотов гражданской авиации к профессиональной деятельности / Мир науки, культуры, образования. 2016. №1 (56). С. 165 – 167.
3. Атамонов Б. В. Проблемы развития воздушного транспорта России на современном этапе / Научный вестник Московского Государственного технического университета гражданской авиации. 2017. №196. С. 40 – 43.